



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

**La Integración de la Infraestructura Regional: la profundización de la integración
sudamericana a través del COSIPLAN-UNASUR.**

Bárbara Carvalho Neves

barbara.brazolin@gmail.com

Programa de Posgrado en Relaciones Internacionales San Tiago Dantas.

São Paulo, Brasil.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMEN

Con el crecimiento del comercio regional entre los países suramericanos, barreras y dificultades físicas fueron percibidas, existiendo una infraestructura insuficiente para responder a la demanda de negociaciones comerciales bajo el contexto del final de la Guerra Fría. De esa manera, el punto inicial de inclusión de la temática de infraestructura en los debates políticos y comerciales de América del Sur se desarrollaron en la primer Reunión de Presidentes de América del Sur, en Agosto de 2000¹, resultando en la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Con el nuevo contexto regional, marcado por la llamada “gira a la izquierda” (FIORI, 2006), los nuevos gobiernos suramericanos presentaron un discurso pro-integración. Sin embargo, a pesar de haber existido un contexto favorable a la integración, pasado más de una década la iniciativa de infraestructura creada en 2000 aún presentaba muchas dificultades y barreras para implementar sus proyectos para integrar la región. Con la creación de la Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR), en 2008, se propuso utilizar de la implementación de proyectos de infraestructura, energía y comunicación como medio de alcanzar los objetivos futuros, con la creación del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), en 2011. El COSIPLAN, por su parte, incorporó a la IIRSA como su foro técnico. No obstante, los proyectos de infraestructura demandan un alto nivel de inversión con largos plazos de retorno, lo que es difícil obtener en un contexto con muchos periodos de inestabilidad política y económica. Además, los mecanismos de integración presentan bajos avances institucionales, lo que torna los esfuerzos vulnerables a los cambios políticos y económicos en la región. De esa manera, ese artículo tiene como propuesta demostrar la evolución de la integración de la infraestructura en el ámbito de IIRSA/COSIPLAN para el desarrollo e impulso internacional de los países de América del Sur.

Palabras clave: infraestructura; integración regional; América del Sur.

¹ La primer Cumbre de Jefes de los 12 Estados de América del Sur ocurrió en el periodo de 31 de Agosto a 1 de Septiembre en la ciudad da Brasília-Brasil.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

ABSTRACT

With the commercial growth between the South American countries it was perceived the existence of barriers and physical difficulties, which resulted in an insufficient infrastructure to respond accordingly with the increasing commercial negotiations demand within the context of the end of the Cold War period. Thereby, the start point for the inclusion of the infrastructure theme in the political and commercial debates in South America was the first South American Presidents Forum, in August 2000², which converged in the creation of the South American Regional Infrastructure Integration Initiative (IIRSA). In the new regional context, outlined by the called “turn to the political left” (FIORI, 2006), the new south-American governments presented a pro-integration discourse. However, despite having had a positive context for the regional integration, after more than one decade the infrastructure initiative created in 2000 still presented many barriers and difficulties in implementing their projects to integrate the region. With the creation of the South American Nations Union (UNASUR), in 2008, it was proposed to use the infrastructure projects implementation, as well as the energy and communication projects, as a way to heighten reaching the future objectives, adding the creation of the South-American Council for Infrastructure and Planning (COSIPLAN) in 2011. As a result of this new institutional logic, Iirsa was incorporated to Cosiplan as its technical forum. Notwithstanding, the infrastructure projects demand a high level of investments, with large terms for return, which is difficult obtaining in a territory marked by many periods of political and economical instability. Furthermore, the integration mechanisms present low institutional progress, which makes them vulnerable to the political and economical changes in the region. With this in mind this article propose demonstrate the evolution of the infrastructural integration in the scope of Iirsa/Cosiplan for the development and international impulse of the South-American countries.

Keywords: infraestructure; regional integration; South América.

² La primer Cumbre de Jefes de los 12 Estados de América del Sur ocurrió en el periodo de 31 de Agosto a 1 de Septiembre en la ciudad da Brasília-Brasil.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introducción

Los estudios de integración de la infraestructura regional, así como el debate acerca de la supresión de asimetrías y desarrollo equitativo, no siempre estuvieron en los espacios de discusión de los mecanismos integracionistas y de cooperación sudamericanos. Fue a partir de mediados de los años 2000, visto una mayor aproximación política y económica en el continente suramericano, que fue posible crear espacio para la inserción de estas nuevas temáticas. Con el crecimiento de las relaciones comerciales entre los países de la región en fines de la década de los años 1990, fueron identificados diversos problemas y barreras en la infraestructura existente. Tales barreras tornaban las relaciones más caras, dificultando la ampliación del comercio regional, a consecuencia de retardar así las intenciones de crecimiento y aumento de las exportaciones de cada país que eran visadas en el periodo con los ideales neoliberales (MARIANO, 2012; SARAIVA, 2007; VIGEVANI; RAMANZINI Jr., 2014).

La primera iniciativa multilateral para la integración de la infraestructura suramericana fue creada en la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur, con el nombre de Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sur Americana (IIRSA). Desde el inicio IIRSA tuvo el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), de la Corporación Andina de Fomento (CAF), y del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata (FONPLATA). A lo largo de los años los proyectos fueron poco a poco siendo estructurados y iniciados, de la misma manera la cartera de proyectos fuera evolucionando de acuerdo a las cuestiones técnicas, impedimentos y oportunidades existentes en el ámbito interno y exterior a los países (MARIANO, 2014; PADULA, 2014).

Sin embargo, durante los primeros 10 años de la iniciativa las principales dificultades de la integración de la infraestructura suramericana se presentaron en los términos de la baja institucionalidad del mecanismo regional, resultando en un escenario descalificado para atraer a las inversiones necesarias para realizar los proyectos. De esa manera, en 2011 la IIRSA fue incorporada como Foro Técnico del nuevo órgano de la Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR), el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). Con la incorporación de



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

IIRSA, nuevos proyectos fueron agregados a la Cartera de Proyectos, de la misma manera, aquellos considerados como de difícil ejecución fueron excluidos de la misma (INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA, 2011; HONORIO, 2013; OLIVEIRA, 2016). Hasta el año de 2015, con 4 años de actuación del COSIPLAN ya se había concluido, en la mitad del periodo de IIRSA, el doble de número de proyectos.

El problema detectado se presenta en la paradoja de que aunque los resultados sean positivos en la actuación de IIRSA, así como después de su incorporación al COSIPLAN, el discurso regional se presenta negativo en relación a los niveles de integración alcanzados, donde la infraestructura ya consolidada aún se encuentra lejos del objetivado, existiendo un largo camino para que los esfuerzos regionales presenten un escenario más positivo hacia la profundización de las relaciones en América del Sur

Por lo tanto, el objetivo de este artículo, así como del proyecto de maestría aún en curso en que esta basado este artículo, es evaluar el desarrollo de los proyectos de infraestructura en el ámbito de la IIRSA/COSIPLAN, enfocado en el periodo desde la incorporación del mecanismo a la UNASUR en 2011 hasta el periodo actual. Se objetiva comprender si realmente existe una relación en el desarrollo de los proyectos de infraestructura con la profundización de la integración regional suramericana, buscando señalar las barreras y factores que obstaculizan consolidar los objetivos de la iniciativa aún persistentes.

A lo largo de la investigación fue posible percibir que la dificultad de obtener inversiones aún es muy presente para el COSIPLAN. Del mismo modo, otros factores que existían antes de la incorporación del mecanismo a la UNASUR, aún persisten, por ejemplo los esfuerzos bilaterales que imperan frente a la implicación multilateral, la falta de transparencia, los impedimentos burocráticos internos a los países que retrasan, hasta impiden, la consolidación de los proyectos para ampliar y concretizar la integración suramericana.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

II. Marco teórico/marco conceptual

Para comprender los avances y las fallas persistentes en la integración de la infraestructura suramericana se utilizan diferentes conceptos y perspectivas teóricas de las relaciones internacionales. La integración de la infraestructura puede ser considerada, a partir de los análisis funcionalistas y neofuncionalistas, bajo el concepto de “*spillover*”³, pues, a partir de los años 2000 con el presente foco comercial se esperaba invertir en la infraestructura para ampliar la capacidad de transacción entre los países sudamericanos. Sin embargo, se esperaba también generar la profundización y la expansión de la integración regional en el continente, principalmente después de la creación de la Unasur, o sea, se buscaba que la infraestructura sirviera como una válvula de retro-alimentación del proceso que se estaba creando.

En lo que se refiere al análisis del desarrollo de la integración a partir de los niveles institucionales, asimismo como posiblemente apuntar algunas de las causas para las dificultades existentes en la integración de la infraestructura, se incorpora la perspectiva teórica institucionalista de Keohane (2002). En sus premisas principales se defiende que “institutions perform important tasks for states, enabling them to cooperate. In particular, institutions reduce the costs of making, monitoring, and enforcing rules – transaction costs – provide information, and facilitate the making of credible commitments” (KEOHANE, 2002, p.3). En contraposición a lo que es propuesto por esa vertiente teórica, se considera que cuando no es buscado reforzar la estructura de una institución o de una iniciativa ya creada, no habiendo transparencia de las informaciones y, cuando cada país estima solamente sus propios intereses sin llegar a un punto de convergencia de acción para dar continuidad a los compromisos, la integración, en los términos funcionalistas, no ocurre.

3 El ideal propuesto por la teoría neofuncionalista para la evolución y la consolidación de la integración (profundización en el caso sudamericano) es el estímulo de un sector integracionista que genere y amplíe los resultados para otras áreas, lo que es conocido como “*spillover*” (HAAS e SCHMITTER, 1964).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

III. Metodología

Como metodología para el análisis de la investigación en curso se utiliza el método de análisis documental que es discutido por Duverger (1962) y Cellard (2008), como el método que *“favorece a observação do processo de maturação ou de evolução de indivíduos, grupos, conceitos, conhecimentos, comportamentos, mentalidades, práticas, entre outros”* (SÁ-SILVA, ALMEIDA e GUINDANI, 2009, p.2). Los materiales analizados fueron colectados en los sitios oficiales de los principales órganos nacionales e internacionales relacionados con la integración de la infraestructura suramericana. También hacen parte del material de análisis los discursos oficiales de los gobiernos de la región presentes en lo periodo de 2000 a 2017. Además, se destaca el análisis de datos proporcionados por el mecanismo de informaciones de IIRSA/COSIPLAN, así como datos de UNASUR, del Banco de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES) y otras fuentes.

El análisis buscó acompañar y comparar la evolución de la Cartera de Proyectos Generales de IIRSA y de su subdivisión de Proyectos Prioritarios a partir de los documentos oficiales de la iniciativa. Una de las estrategias usadas fue la comparación de los materiales documentales que son publicados por los mecanismos de integración analizados con los datos brutos disponibles, sin el análisis o direccionamiento de los publicadores. Además de las fuentes oficiales fueron analizadas las noticias de diferentes periódicos, con destaque para la *Folha de São Paulo*, o *Estado de São Paulo* y *Valor Econômico*, todos de Brasil. En lo que se refiere a la política exterior brasileña, mismo que no profundizada en este artículo, fue analizado el sitio oficial del Ministerio de las Relaciones Exteriores (MRE), con mucha atención en la pagina de discursos de los Ministros, colectando discursos presidenciales y discursos en el ámbito de la integración regional.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina
La sociología en tiempos de cambio

IV. Análisis y discusión de datos

A mediados de los años 2000 se iniciaron los debates acerca de la necesidad de mejorar la interconexión física por medio de la infraestructura para la integración suramericana y para la supresión de asimetrías, dirigiendo esfuerzos a la creación de la IIRSA.

El nuevo mecanismo fue pensado como un megaproyecto de integración entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guiana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela, iniciando la formulación de su estructura interna y de los objetivos a partir del estudio de las demandas interiores de los países miembros.

El principal objetivo entre los países que compusieron la iniciativa fue, a partir del incentivo a la unión de esfuerzos, dar más atención a la integración física regional, vista “como una vía esencial para complementar las otras dimensiones de la integración regional y especialmente catalizar el comercio intrarregional” (INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL SUDAMERICANA, 2011, p.25). Con el crecimiento del flujo comercial entre los países sudamericanos en fines de los años 1990, los incentivos a través de reducción de tarifas con la existencia del Mercosur ya no eran suficientes para sustentar la ampliación de las relaciones del periodo. De ese modo, buscando ampliar la libre circulación de productos y servicios entre los territorios, así como en el intento de inserir la región en la lógica de los procesos comerciales globales, era necesario concretizar medios físicos infraestructurales entre los países.

Inicialmente la IIRSA fue desarrollada a partir del pensamiento lógico neoliberal durante el periodo del regionalismo abierto, representando la necesidad de mejorar la infraestructura y así, por consiguiente ampliar el dinamismo para responder a las demandas ocasionadas por los procesos de liberalización comercial en la región. Diferentes proyectos de transportes, energía y telecomunicación empezaron a ser desarrollados, de ahí fueron promocionadas diversas reuniones durante los primeros años de IIRSA para definir sus ejes de integración, sus principales proyectos, las cuestiones de inversión, hasta formar el diseño de la Visión Estratégica de la Integración Física



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Sudamericana (VESA)⁴ en 2003. Por lo tanto, los primeros tres años de la iniciativa fueron dirigidos a la gestión, donde, de acuerdo con IIRSA (2011),

La gestión estuvo concentrada en la propuesta y discusión de los diferentes Ejes de Integración y Desarrollo (EID) y de los Procesos Sectoriales de Integración (PSI), los dos pilares de IIRSA, así como en la preparación de las Visiones de Negocios de cada Eje y la identificación preliminar de los proyectos. (p. 8)

Los esfuerzos iniciales resultaron en la composición de la primera Cartera de Proyectos, en el año de 2004, conformada por: 40 Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs), 335 proyectos de infraestructura física y una inversión estimada de US\$37.425 mil dólares. Frente a barreras y oportunidades presentes en cada país y en el contexto regional a lo largo de los primeros 10 años de iniciativa el número de proyectos fuera adaptándose (Imagen I), resultando en un total de 524 proyectos en el año de 2010 y aproximadamente el triple del valor estimado de inversión.

Aunque existiera esfuerzos presentes en el número de proyectos de infraestructura concluidos, así como en el aumento de inversiones a lo largo del periodo inicial, el desarrollo de la estructura interna de la iniciativa fue mucho más lenta. A partir de la conformación de la primera cartera, y ya empezando las actividades fue percibido dificultades para la implementación de los proyectos en el primer plazo establecido en el Plan de Acción 2005-2010.

Con la identificación de tales dificultades fue formulada la Agenda de Implementación Consensuada con la propuesta de disminuir el número de proyectos que tendrían que ser realizados en el Plan de Acción hasta 2010, clasificando algunos de los proyectos como de alto impacto y prioritarios a la integración (OLIVEIRA, 2016). La IIRSA destacó en el mismo periodo que “la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 está constituida por un conjunto de 31 proyectos prioritarios, que por sus características, tienen un alto impacto en la integración física de

⁴ La VESA fue presentada por primera vez en la IV Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de la IIRSA, en el día 2 de Julio de 2003 en Caracas, Venezuela. La visión estratégica buscaba impulsar el desarrollo sostenible en América del Sur a través de una estrategia regional, que, por su parte, considerara las necesidades nacionales con “el análisis de las dinámicas regionales y el diseño de iniciativas de alcance multinacional” (INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA, 2003).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Suramérica” (INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA, 2011, p. 105).

Tabla I – Evolución de la Cartera de Proyectos Iirsa

Valores en millares de US\$D.

CARTERA IIRSA	EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO									TOTAL a/b
	AND	CAP	HPP	AMA	ESG	SUR	IOC	MCC	PBB	
2003 - 2004										
N° de Grupos	11	4		6	4	2	5	5	3	40
N° de Proyectos	74	34		44	32	21	44	68	18	335
Inversión Estimada	4.975	2.031		2.011	366	1.072	3.306	12.076	11.588	37.425
2005 - 2006										
N° de Grupos	11	4		7	4	2	5	5	3	41
N° de Proyectos	73	36		54	32	21	44	71	18	349
Inversión Estimada	4.975	2.031		2.382	366	1.071	3.306	12.161	11.588	37.880
2007										
N° de Grupos	10	5	5	7	4	2	5	6	3	47
N° de Proyectos	65	63	98	57	32	26	49	91	23	504
Inversión Estimada	6.097	6.083	2.829	3.208,4	5.847	2.530	4.651	19.465	17.561	68.271
2008 - 2009										
N° de Grupos	10	5	5	7	4	2	5	6	3	47
N° de Proyectos ^{a/}	65	69	88	57	25	26	54	105	23	510
Inversión Estimada ^{a/}	7.050	7.945	3.974	5.281	927	2.533	4.576	29.399	12.888	74.542
2010										
N° de Grupos	10	5	5	7	4	2	5	6	3	47
N° de Proyectos ^{a/}	64	72	95	58	25	27	55	107	23	524
Inversión Estimada ^{a/}	7.478	9.421	6.677	5.401	1.695	2.713	5.525	35.836	21.402	96.119

Fuente: Iirsa (2011, p. 102).

A cada año los proyectos eran iniciados y algunos concluidos, algunos con más problemas en su desarrollo que otros, aún así, la evolución casi anual de los proyectos que eran estructurados en la cartera no reflejaba la realidad de la implementación real de los proyectos, estos, que tardaban mucho más en cumplir con los plazos estipulados. Los proyectos de infraestructura desde siempre exigieron grandes flujos de inversión, lo que resulta en el apunte de muchos investigadores del área de que las chances de haber problemas para la consumación de los proyectos sea alta. La integración física por sí misma resulta en la ejecución de proyectos que exigen muchas inversiones financieras, estas, que no presentan un retorno inmediato, posibilitando la creación de un contexto de alguna inestabilidad para el emprendedor que puede resultar en el desestímulo de la implicación



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

de las empresas privadas. Igualmente, las fuentes de capital buscan escenarios con niveles institucionales que garanticen el resultado de sus posibles inversiones (GUIMARÃES, 2007; K. MARIANO, 2013).

De acuerdo con Araujo Jr. (2009),

O conjunto mais limitado de investimentos prejudicaria uma das características centrais da IIRSA: a de complementaridade entre os projetos de cada eixo e sua implantação simultânea a fim de evitar a geração de novas disparidades regionais. [...] obras públicas de longo prazo raramente são executadas de acordo com os planejamentos e cronogramas originais, geralmente alterados ou interrompidos ao sabor dos rumos políticos e econômicos locais e internacionalmente. Risco, particularmente alto no caso da IIRSA, cuja continuidade dos projetos dependeria que a cada renovação de presidentes nos doze países se mantenha o apoio à iniciativa. (SOUZA, 2011, p.8)

Aunque el factor de la inversión sea muy relevante para la integración de la infraestructura, existen otros problemas relevantes, como la inexistencia de un proyecto de integración sudamericano que sea mantenido a lo largo del tiempo a pesar de cualquier cambio de gobierno, en las perspectivas políticas, económicas o sociales de cada país miembro del bloque. Es decir, existe una persistente dificultad en mantener un compromiso de priorizar la región por parte de cada país, mismo que existan innumerables mecanismos de integración y cooperación en el continente.

Además, existe una fuerte asimetría entre los países suramericanos, factor este, que contribuye para que en contextos políticos o económicos no tan favorables a la integración regional, cada gobierno se retrae hacia sus propios intereses nacionales, disminuyendo los esfuerzos ya poco existentes del ámbito multilateral, para enfocar en lo bilateral e interno. Asimismo, la inexistencia de instituciones bien estructuradas que garanticen una mayor convergencia entre los intereses y los esfuerzos de los países suramericano, resultan en la dificultad de sustentar un proyecto de



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

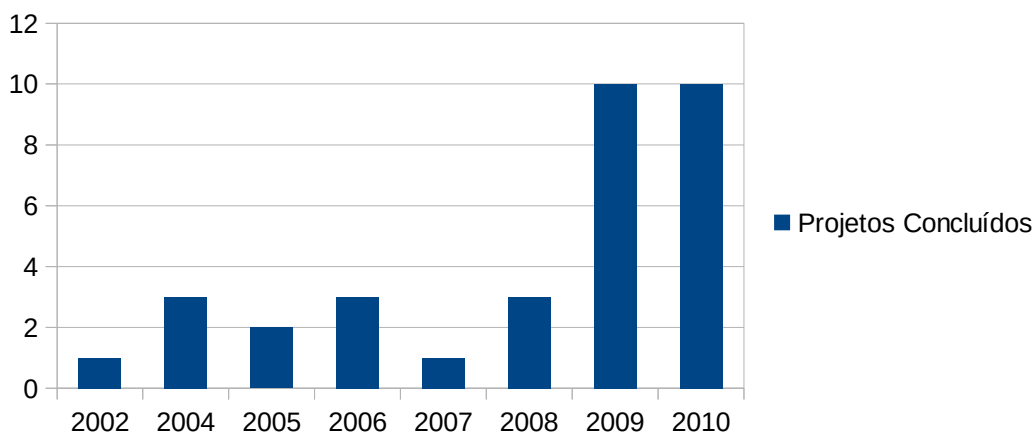
integración regional que traspase los planos nacionales de cada gobierno. En ese escenario, cualquier cambio gubernamental puede generar la incompatibilidad de posicionamientos políticos y consecuentemente causando la retracción de los esfuerzos ya implementados (MALLMANN, 2010).

Según Mallmann (2010, p.19),

A necessidade de alguma simetria ou igualdade econômica entre as unidades é uma das condições necessárias para o sucesso da integração segundo Nye. E, quanto a isso, observa-se extrema disparidade. Considera-se que as assimetrias, juntamente com a instabilidade política, são os principais condicionantes regionais negativos à integração.

El escenario de poca cohesión entre los esfuerzos de cada país para la integración pueden ser vistos en el lento y difícil proceso de se ampliar la infraestructura regional, desde el periodo inicial de IIRSA. Por ejemplo, de 2000 a 2010, fueron concluidos un total de 33 proyectos, con una inversión estimada de US\$ 14 mil millones de dólares (Gráfico I).

Gráfico I – Proyectos Concluidos entre 2000-2010 (Por año)



Fuente: Gráfico desarrollado con base en los datos del Sistema de Información de Proyectos (SIP)⁵ de IIRSA.

⁵ Sistema de Información de Proyectos de IIRSA /COSIPLAN. Base de datos sobre os proyectos da Iniciativa.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

A pesar de los esfuerzos regionales la lentitud de los procesos y la transparencia limitada de las informaciones entre los países, que actúan más en el ámbito bilateral que en lo multilateral, resultó en el consenso de que la iniciativa necesitaba un apoyo institucional más estructurado, principalmente para atraer más inversiones. De ese modo, en 2011 la IIRSA fue incorporada como Foro Técnico del nuevo órgano de la Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR), el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). A partir de ese momento, nuevos proyectos fueron agregados en la Cartera de Proyectos, y aquellos que fueron identificados como de difícil ejecución, fueron excluidos.

El COSIPLAN fue criado bajo las nuevas perspectivas de UNASUR, con menor enfoque en el comercio. El nuevo programa estratégico estableció un montante de 531 proyectos de infraestructura en Sudamérica, con un nuevo Plan de Acción que proyectaba la conclusión de los proyectos en 2022, con nuevos costos de aproximadamente US\$ 116 mil millones de dólares. En los parámetros de la UNASUR, el Consejo actuaría con funciones ampliadas, destacando que los Estados tienen un rol de suma importancia para que exista un ambiente estable donde los agentes económicos puedan interactuar (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2011).

En ese contexto, Barros, Padula y Severo (2011) afirman que:

O objetivo do COSIPLAN é ter maior controle e respaldo político sobre o tema da infraestrutura, para avançar em direção a uma visão política e estratégica, indo além de questões meramente técnicas, e alcançar maior capacidade de alavancar recursos e formas viáveis de financiamento para obras estratégicas. (p.39)

La nueva Cartera de 2015 incluyó proyectos de vías, ferrocarriles, navegabilidad, líneas de transmisión eléctrica, líneas de telecomunicaciones, ductos de hidrocarburos y gases, puertos, aeropuertos, generación de energía eléctrica, programa de mantenimiento ambiental, transportes multimodales, puertos terrestres, túneles, puentes y otros (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2014).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Durante la Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE), para la actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)⁶ en Montevideo, Uruguay, en el día 15 de Abril de 2015, fueron demostrados los proyectos ya concluidos desde 2004. El número de proyectos concluidos se presentó aún muy bajo y poco representativo, bajo la proporción de estos para la demanda de los países en la iniciativa, que se presentan más en proyectos nacionales que de una manera más amplia regional, multilateral. De acuerdo con los números oficiales, de los 579 proyectos estructurados, ya fueron finalizados, o se presentan en la etapa de conclusión un total de 109 proyectos, estos, asimétricamente distribuidos por el territorio de los países de la región (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2015).

Si comparamos los primeros 10 años de IIRSA, con 33 proyectos concluidos, en números ya se tiene una perspectiva positiva cuanto a la actuación del COSIPLAN hasta 2015, pues con 4 años de su actuación ya había concluido 76 proyectos. Sin embargo, es necesario destacar que mismo con la incorporación al COSIPLAN, la IIRSA aún continua a presentarse como principal órgano, o espacio de debate y decisión de las cuestiones de la infraestructura regional.

Basado en los datos obtenidos en el Sistema de Información de Proyectos (SIP) de IIRSA, de los 76 proyectos concluidos a partir de 2015, solamente se tiene datos oficiales de fecha de conclusión en las fichas de proyecto en 55 de ellos, siendo solo estos 55 capaces de contabilización para evaluar el avance de proyectos año a año (Gráfico II). No obstante, de los 55 proyectos, por lo mínimo 21 fueron iniciados antes de 2010, o sea, antes de la incorporación de la IIRSA en el COSIPLAN. A pesar de todos estos factores considerados, se puede verificar en el gráfico abajo que, mismo excluyendo los 21 proyectos iniciados antes de la creación del COSIPLAN, el nuevo mecanismo en su nueva estructura ya impulsó la conclusión, en 4 años, de 34 proyectos, contabilizando un proyecto a más que el periodo anterior, en la mitad del tiempo.

⁶ La Agenda de Proyectos Prioritarios (API) sustituye, en la antigua estructura de IIRSA, a la Agenda de Implementación Consensuada (AIC), con proyectos prioritarios de alto impacto en la integración de América del Sur.



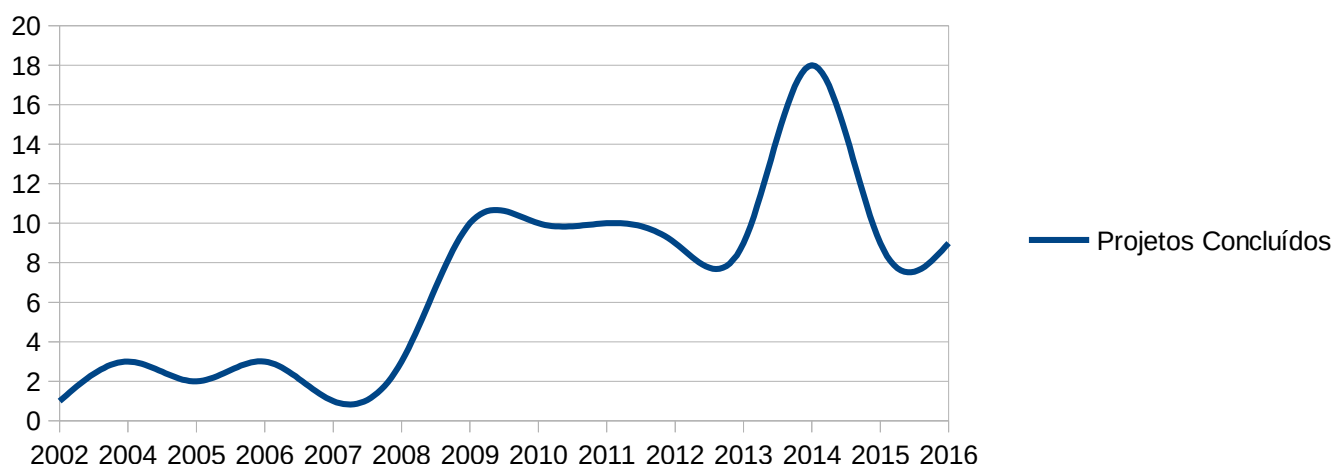
XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Gráfico II - Proyectos Concluidos IIRSA/COSIPLAN por año 2002/2016.



Fuente: Gráfico producido con base en los datos del Sistema de Información de Proyectos de IIRSA.

Los números de los proyectos concluidos e implementados no es suficiente para explicar la dinámica de la integración suramericana, pues, mirándose solamente a los números se tiene que la UNASUR resultó para la dinámica de IIRSA una mayor fuerza para la ejecución de sus proyectos, dinamizando el tiempo del proceso. Si contamos a partir de los números de proyectos concluidos la inversión hacia los 55 proyectos concluidos de 2011 a 2016 ha bajado en comparación a la inversión aplicada en los 33 proyectos concluidos de 2000 a 2010. Sin embargo, en los seis años analizados del período del COSIPLAN, de 2011 a 2016, las inversiones tuvieron un aumento rápido y significativo que debe ser valorado como positivo para la región (Gráfico III).

En el último documento oficial de resultados del COSIPLAN, publicado en fines de 2016, se presenta que hasta la fecha se había concluido 128 proyectos, además de tener: 123 en etapa de perfil (diseño), 152 en etapa de pre-ejecución, y 178 en ejecución (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2016).



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

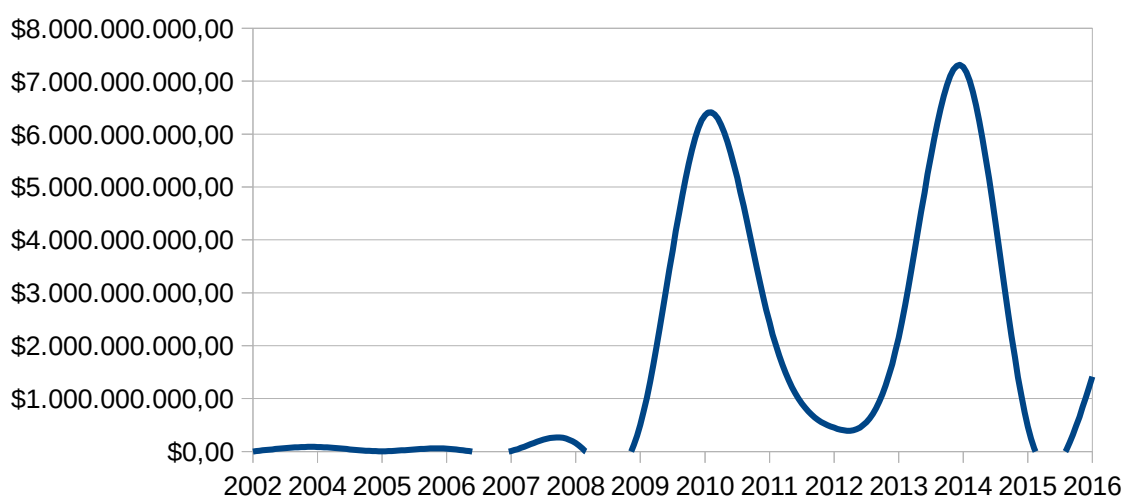
3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Gráfico III – Montante de Inversiones IIRSA/COSIPLAN – 2002/2016

Valores en US\$ (dólares)



Fuente: Gráfico producido con base en los datos del Sistema de Información de Proyectos de IIRSA.

A partir de una evaluación más detallada, con base en el análisis de las fichas de los proyectos disponibles en el Sistema de Información de Proyectos de IIRSA (SIP), al contrario de basarse en el estudio solamente de los reportes oficiales del mecanismo, fue verificado que aún persisten muchos obstáculos y barreras en el interior de los países, desde la creación de IIRSA en 2000, no habiendo un desarrollo positivo y significativo en algunas cuestiones. De esa manera, en el análisis de las fichas mencionadas se constata que muchas de las obras no presentan las fechas de inicio o de conclusión al mecanismo regional, en los cuales los proyectos son contabilizados como concluidos, sin embargo, informaciones como de montante y origen de inversión son dejados en blanco.

La baja transparencia de información entre los países suramericanos hace cuestionar la eficiencia de los proyectos de infraestructura para la profundización de la integración regional de la



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

región, principalmente porque con la incorporación de la IIRSA a la UNASUR el discurso de supresión de asimetrías, protección ambiental, desarrollo social y otros es destacado como de suma importancia. A pesar de priorizar estos objetivos en el discurso regional, las acciones no presentan su concreción en ese direccionamiento.

La dificultad en obtener inversiones aún es puntual para la IIRSA/COSIPLAN. Además, otros factores que existían antes de su incorporación a UNASUR aún persisten, como los esfuerzos bilaterales al revés de un mayor involucro multilateral, así como la cuestión de transparencia y la existencia de barreras burocráticas internas de los países, estas, que retardan, hasta impiden la consolidación de los proyectos y consecuentemente la interconexión regional.

En los últimos días 12 y 13 de Septiembre de 2017 hubo el Coloquio intitulado “Planificación para la Integración y Desarrollo de Territorios de Frontera” en Buenos Aires, Argentina, donde ocurrieron debates y reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) de IIRSA con los responsables de las áreas de infraestructura de los países suramericanos. Parte del evento fue transmitido en vivo por el Youtube, y durante las transmisiones fue posible reafirmar la existencia de las barreras a la integración en este artículo puntuadas. La baja institucionalidad y autonomía aún se presentan de manera problemática para la integración de la infraestructura, dificultando el desarrollo de los proyectos. Cada país con sus burocracias y metodologías de trabajos, realizan actividades de manera repetida, retardando avances una vez que ciertas acciones podrían ser unificadas entre los países y por consiguiente agilizaría el proceso, como por ejemplo el trabajo que ocurre en las zonas de fronteras en América del Sur (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2017).

Durante el primer día de transmisión, Fernando Álvarez de Celis, Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina, afirmó en su discurso que aún es necesario profundizar la integración entre los países de la región, proponiendo el aumento del intercambio de conocimientos técnicos y tecnológicos de los procesos internos de cada país, y así ampliar el perfil de la integración suramericana. En su perspectiva este intercambio serviría para la dinamización de los procesos regionales, agilizando la libre circulación de mercancías y personas para lo nivel deseable. Además,



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

el subsecretario dijo que la transparencia de las informaciones se presenta como gran dificultad, y que, en el siglo XXI la integración de las fronteras debería estar mucho mejor, no solamente en el ámbito económico, pero también para las poblaciones que viven en las zonas fronterizas (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2017).

Tanto Fernando Álvarez de Celi como otros participantes de la reunión presentaron nuevas plataformas que están en proceso de creación para la dinamización de la integración de las fronteras, buscando incentivar una mayor transparencia, comunicación, y convergencia de esfuerzos que resulten en la eliminación de los trabajos repetidos entre los países. Por una otra perspectiva, Atilio Alimena, Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina, apuntó que en lo que se refiere a las fronteras sudamericanas aún existen muchos problemas que necesitan ser resueltos para que sea posible una integración. En su discurso se presenta la necesidad de disminuir el foco de los problemas y buscar, en realidad, el desarrollo y crecimiento de las regiones fronterizas para facilitar la creación de un ambiente propicio y estable para la integración, permitiendo la construcción de proyectos duraderos, y no apenas soluciones inmediatas que por fin retardan el proceso a lo largo de los años (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2017A).

De cualquier manera, en todos los discursos de la Reunión, fue reforzado la importancia de la transparencia de las informaciones y de la necesidad de mejorar la comunicación entre los Estados suramericanos, principalmente en las fronteras por ser un espacio que requiera la unificación de las informaciones de manera rápida para resolver los problemas en tiempo real. Aún de acuerdo con Atilio, los Estados necesitan acumular informaciones para resolver problemas en tiempo real, pues, sin información y datos no se puede construir nada, en sus palabras, “es necesario cruzar datos para formar conectividad entre todos los países”. Por lo tanto, la información es una herramienta que los países tienen que usar en conjunto, estableciendo un punto de equidad para que se pueda generar el desarrollo (CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO, 2017A).



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

En los dos días de reunión del Gte de IIRSA/COSIPLAN demostraran acciones que están en desarrollo para hacer progresos en la conectividad y en la integración suramericano. Sin embargo, las acciones presentadas se desarrollan por medio de iniciativas bilaterales, como Argentina y Brasil, o Panamá y Costa Rica. No hubo siquiera un discurso en el ámbito de realizar esfuerzos multilaterales adentro del mecanismo de Unasur. De acuerdo con muchos de los responsables nacionales presentes en la reunión, el camino a ser recorrido aún es largo, donde los trabajos deben mantenerse constante para que se alcance, poco a poco, el crecimiento deseado, rompiendo la barrera de las informaciones que están disponibles pero no son compartidas entre los países.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

V. Conclusiones

“Quizás 'sólos' llegamos más rápido. 'Juntos', llegamos más lejos” (COSIPLAN, 2017).

A pesar de los diversos resultados positivos y proyectos concluidos desde la creación de la IIRSA en 2000 hasta el momento actual, aún hay problemas y barreras para la ampliación y consolidación de los objetivos de la iniciativa de se integrar el continente, disminuir asimetrías y conectar a los países generando resultados positivos en otras áreas de la integración, sea económica, política, ambiental o social.

Una de las barreras persistentes identificada es la consolidación de las burocracias nacionales en cuanto instrumento nacional de realización de los proyectos, obtención de datos y acompañamiento de los resultados y avances de los mecanismos regionales bajo sus intereses y reglas. La descripción de las burocracias estatales se presentan como obstáculo porque la premisa principal para la creación del COSIPLAN y incorporación de la IIRSA al mecanismo de la UNASUR era su baja institucionalidad, que resultaba en un bajo involucro de los gobiernos nacionales de manera constante en el mecanismo, y por consiguiente presentándose como un factor generador de poca atraktividad de mercado de inversiones.

Las burocracias nacionales no trabajan uniendo los esfuerzos entre los países, donde si hay un problema interno, son los mecanismos nacionales que tienen que resolverlo, alargando el periodo de conclusión del proyecto. Además, por esta cuestión de “manutención de la soberanía”, los países mismo que involucrados en un mismo proyecto de infraestructura, no intercambian informaciones completas, presentando lo que puede ser visualizado anteriormente, con fichas de proyectos con datos incompletos, lo que consecuentemente dificulta la identificación de problemas y aún más de acciones rápidas para reverter tales dificultades.

De esa manera, la continúa baja institucionalidad de los mecanismos y el poco intercambio de informaciones entre los países suramericanos causan el retraso y la inhibición de los beneficios que se puede tener con el desarrollo de los proyectos de infraestructura en el continente. Un otro problema identificado es el bajo involucro de los países sudamericanos en una constante actuación regional, interactuando conforme sus intereses, donde, como en el escenario actual, en momentos de



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

retracción económica o política, los países disminuyen aún más sus esfuerzos y dedicación hacia la integración de la infraestructura regional.

Los esfuerzos en el ámbito de la IIRSA/COSIPLAN son reales, aunque limitados, y avanzan a cada día, sea a través de la realización de proyectos o por medio del establecimiento de planos y estrategias de acción en el ámbito nacional. El problema central es que muchos de estos esfuerzos aún continúan en el ámbito nacional, máximo bilateral, no existiendo la unión de fuerzas, tampoco el compartir de experiencias, datos e informaciones que hagan con que las acciones regionales sean realmente efectivas. Sin la efectividad de las acciones, la vulnerabilidad de la integración sudamericana se destaca, principalmente e tiempos de cambios gubernamentales o de periodos de inestabilidad limitan los resultados positivos.

Aunque desde mediados de 2000 haya existido un contexto favorable a la integración regional, las barreras desde el inicio presentes se mantienen a lo largo del tiempo, hasta el periodo actual. Todos los factores apuntados anteriormente causan la replica de variadas acciones y esfuerzos, desperdiciando el tiempo y dispersando mayores beneficios que la iniciativa para la integración de la infraestructura regional podría resultar.

Finalmente, aún existen muchas asimetrías físicas en el continente sudamericano, y la integración de la infraestructura podría ser un medio para avanzar en la disminución de tales diferencias regionales. El desarrollo para la integración de la infraestructura es afectada fuertemente por los espacios vacíos de actuación del mecanismo, sin autonomía o tal vez fuerza institucional que basase sus acciones independientemente de los trámites burocráticos nacionales. A cada periodo de inestabilidad en la región se distancia el alcance de los objetivos buscados desde el momento de la gira a la izquierda en el continente, de supresión de asimetrías, desarrollo regional, ambiental y social, dejando para tras, o no aprovechando correctamente, muchos de los esfuerzos ya realizados.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

VI. Bibliografía

- ARAUJO Jr., J. T. de. (2009) Integração Econômica e Harmonização de Políticas na América do Norte e no Cone Sul. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 11, n. 2, p. 92-105, abr./jun.
- BARROS, P. S.; PADULA, R.; SEVERO, L. W. (2011) A integração Brasil-Venezuela e o Eixo Amazônia-Orinoco. **Boletim de Economia e Política Internacional**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 7, p. 33-42, jul./set.
- CELLARD, A. (2008) A análise documental. In: POUPART, J. et al. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, p. 295-316.
- CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. (2011) Documentos. Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2011. **Cartera de Proyectos 2011**. In: INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUTURA SUDAMERICANA. Disponible en: <<http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3360>>. Acceso en: 18 oct. 2017.
- CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. (2014) Documentos. **Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014**. In: INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUTURA SUDAMERICANA. Disponible en: <<http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=3993>> Acceso en: 27 mayo 2015.
- CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. (2015) Documentos. **Resultados 2015**. In: INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUTURA SUDAMERICANA. Disponible en <<http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4266>>. Acceso en 25 jul. 2016.
- CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO.(2016) Documentos. **COSIPLAN Folleto de actividades**. In: INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUTURA SUDAMERICANA. Disponible en: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/COSIPLAN_Folleto_Actividades_Web.pdf>. Acceso em: 20 mayo 2017.
- CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO. (2017) **Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo UNASUR - COSIPLAN - Día 1**. Buenos Aires. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=aiGmDG-6KDw&utm_source=EspaC3%B1ol&utm_campaign=014f591013EMAIL_CAMPAIG>



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

N_2017_09_08&utm_medium=email&utm_term=0_a729517049-014f591013-161121861>. Acceso en 12 sept. 2017.

CONSEJO SUDAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO.

(2017A) **Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo UNASUR - COSIPLAN - Día 2.**

Buenos Aires. Disponible en: <[https://www.youtube.com/watch?v=kPYm_OGNKfw&utm_source=E](https://www.youtube.com/watch?v=kPYm_OGNKfw&utm_source=E%C3%B1ol&utm_campaign=014f591013EMAIL_CAMPAIGN_2017_09_08&utm_medium=email&utm_term=0_a729517049-014f591013-161121861)

%C3%B1ol&utm_campaign=014f591013EMAIL_CAMPAIGN_2017_09_08&utm_medium=email&utm_term=0_a729517049-014f591013-161121861>. Acceso en 13 sept.

2017.

DUVERGER, M. (1976) **Ciencia Política, Teoría e Método.** ed. 2. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

HAAS, E.; SCHMITTER, P. (1964) **Economics and Differential Patterns of Political Intergrations: Projections about Unity in Latin America** - International Organization.

FIORI, J. L. (2006) A virada à esquerda na América do Sul. **Valor Econômico**, São Paulo, 09 jan. Disponible en: <<http://www.cnmcut.org.br/conteudo/a-virada-a-esquerda-na-america-do-sul>>. Acceso en: 13 oct. 2017.

GUIMARÃES, S. (2008) O Mundo Multipolar e a Integração Sul-Americana. **Carta Maior**, Brasília, 6 mar. p.182. Internacional. Disponible en: <<http://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Internacional/O-mundo-multipolar-e-a-integracao-sul-americana/6/13900>>. Acceso en: 14 ago. 2017.

HONÓRIO, K. dos S. 2013. 135 f. **O significado da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil.** Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa San Tiago Dantas de Pós-graduação em Relações Internacionais, São Paulo, 2013.

INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUTURA

SUDAMERICANA. (2003) Documentos. **Resumen de una Herramienta de Trabajo para el Diseño de VESA.** Disponible en:

<http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/cde4_caracas03_resumen_vesa.pdf>. Acceso en: 10 mayo 2017.

INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUTURA

SUDAMERICANA. (2011) **Documentos, IIRSA 10 años: logros y desafíos: Relatório Comitê de Coordenação Técnica da IIRSA.** 2011. Disponible en:



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

<http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos20PDF/lb_iirsa_10_anios_sus_logros_y_desafios_port.pdf>. Acceso en 01 jul. 2017.

KEOHANE, R. (2002) **Power and Governance in a Partially Globalized World**. New York: Routledge.

MALLMANN, M. I. (2010) Análise institucionalista da integração sul-americana. **Civitas**, Porto Alegre, v. 10, n. 1, p. 11-22, jan./abr.

MARIANO, M. P. (2012) **Estrutura Socioeconômica e Políticas para a Integração da América do Sul. Integração da Infraestrutura Sul-Americana**. São Paulo. IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional – PNPD.

MARIANO, K. L. P. (2013.) 205 f. **Um Modelo para Avaliação de Integração Regional e a Experiência do Mercosul**. Tese (Livre Docência em Ciência Política) - Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara da Universidade Estadual Paulista, Araraquara.

MARIANO, M. P. (2014) O Papel do Brasil na Integração da Infraestrutura da América do Sul: limites institucionais e possibilidades de mudança. In: DESIDERÁ NETO, W. (Org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. Rio de Janeiro: Ipea. p. 229-290.

SOUZA, A. M. (2011) Desenvolvimento, Expansionismo e Integração Regional. In: I Circuito de Debates Acadêmicos, 1. 2011, Rio Claro. **Anais do I Circuito de Debates Acadêmico**. Rio Claro: Ipea. p. 1-20.

OLIVEIRA, V. A. P. de. (2016) 179 f. **A integração da infraestrutura física na América do Sul: o COSIPLAN no âmbito da UNASUL**. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa San Tiago Dantas de Pós-graduação em Relações Internacionais, São Paulo.

PADULA, R. (2014) Da IIRSA ao COSIPLAN da UNASUL: a integração de infraestrutura na América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança. In: DESIDERÁ NETO, W. (Org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. Rio de Janeiro: Ipea. p. 291-352.

SÁ SILVA, J. R.; ALMEIDA, C. D. de.; GUINDANI, J. F. (2009) Pesquisa Documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, São Leopoldo, v. 1, n. 1, jul.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

SARAIWA, M. G. (2007) As estratégias de cooperação Sul-Sul nos marcos da política externa brasileira de 1993 a 2007. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 50, n. 2, p. 42-59, jul./dez. ISSN 1983-3121.
<http://dx.doi.org/10.1590/S0034-73292007000200004>.

VIGEVANI, T.; RAMANZINI JR, H. (2014) Autonomia, Integração Regional e Política Externa Brasileira: Mercosul e Unasul. **Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 57, n. 2, p.517-552.

ZURN, Michael; CHECKEL, Jeffrey T. (2005) **Getting Socialized to Build Bridges: Constructivism and Rationalism, Europe and the Nation-State**. *International Organization*, v.59, n.4, p. 1045-1079.